

上海通信

Vol.11

2016年3月31日
駐上海北九州市経済事務所
所長 大浦 太九馬



<お問い合わせ>

E-mail : takuma_ourao01@city.kitakyushu.lg.jp

クルーズ船体験記

中国人にとって今、日本はタイや韓国に並ぶ人気の観光地である。特に九州はその近さゆえに訪日リピーターにとっては身近な行先になっていると言える。福岡空港と上海浦東空港は1日7往復もフライトがあり（2016年3月現在）、その需要の高さが伺い知れる。一方で、二年程前から非常に伸びてきているのがクルーズ船での訪日旅行である。特に隣の福岡市では、昨年は中国からのクルーズ船寄港回数は259隻だったが、今年は500隻近くが寄港する予定である。これは日本の港では断トツ一位であり、平均して一日一便以上の入港となる計算である。一隻当たり数千人乗っていることを考えると、下船後の買い物等による経済効果は高いと言えるが、同時に市内での中国人観光客の増加に伴う交通渋滞やマナー等の問題も指摘されている。

クルーズ船での旅行は実際にどのようなものか、百聞は一見にしかずということで今回は乗船して感じたことをレポートしたい。

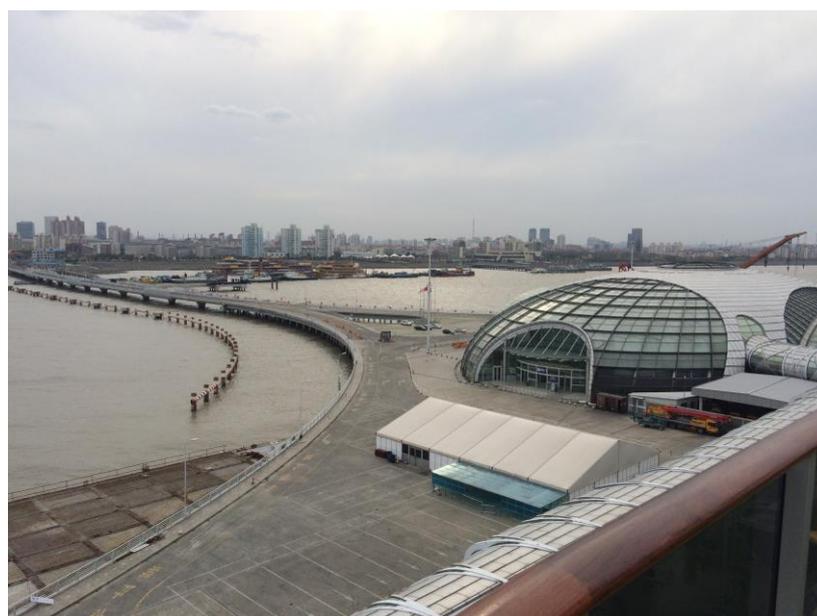
今回、乗船するのはイタリアのジェノヴァに本拠を置くクルーズ客船運営会社 COSTA CRUISE 社の COSTA ATLANTICA である。総トン数 8.5 万トン、全長 292 メートル、定員 2,680 名の船なので、クルーズ船の規模としては中程度と言える。上海港から韓国済州（チェジュ）島、博多港を経由して戻る 4 泊 5 日の旅である。まず初日の乗船手続きは、上海市の北側にある呉淞（ウーソン）港に行くことから始まる。市内から車で 30 分程であるが本来工業地帯である呉淞は上海人でも普段あまり足を踏み入れる場所ではない。港に到着後、今回、旅行の申し込みをした同程旅行社から事前に送られてきた書類の番号が記載された窓口カウンターでパスポートを提示する。事前に集合時間を調整しているためか、予想したほどの混乱はなくスムーズに乗船手続き終了。スーツケース等の大きな手荷物はここで預けることになっている。乗船前に見た COSTA ATLANTICA のその規模に圧倒される。まるでマンションやホテルかと見間違ふほどである。実際に船内は 9 階まであり、複数箇所あるエレベーターで各フロアを移動することになる。自分の部屋に着くまでに、いくつかセキュリティチェックがあり、結構時間がかかる。パスポートは全て COSTA CRUISE のスタッフに預けることになっており、韓国や日本で入国手続きをする直前に一時的に返還される仕組みになっている。これは乗客のパスポート紛失を防ぐための方策だろう。部屋に着くと、搭乗手続きの際に預けた手荷物が全て中に入れてあった。やはり、船というよりホテルという感覚に近い。



(窓口カウンターでの乗船手続きの様子)



(COSTA ATLANTICA の全景 ※大きすぎて写真一枚に収まらない)



(上海 呉淞港)

船内のスタッフと喋る際のコミュニケーションは基本的に英語である。乗客の99%が中国人であることを考えると意外に思えるかもしれないが、船内はインド人、フィリピン人等の英語を公用語とするスタッフでその多くは構成されている。勿論、中国人スタッフもいるが、乗客の数に比べると遥かに少ない。あくまで、この船はイタリアのクルーズ客船運航会社のものであり、中国の各旅行会社がその割り当てられた部屋の使用权を買っているというのがその理由だ。乗船手続きまでは、中国語しか通じず、乗船後は殆ど英語しか通じないというのは中々奇妙な光景である。実際に船内では中国人旅行客が船内スタッフに中国語で話しかけて、意思疎通が取れていない場面が多く散見された。

船内にはレストランだけで5か所もある。うち2か所が今回のツアー料金に含まれており、食事はレストランが営業時間中であれば、何度でも自由に食べられる。朝、昼は基本的にビュッフェスタイルだが夜はコース料理もあり、味も想像よりかなり美味しい。他にも日本料理屋と火鍋屋があったが、ここは別料金のためお客さんの数は疎らであった。アルコールもビール、ワイン、ウイスキー、白酒（中国の蒸留酒）等、種類が豊富でこれらは有料となる。

船内で有料のサービスを頼むときは、乗客一人ずつに配られているカードで支払うことになる。これは船内にあるATMのような機械で自分のクレジットカード番号を登録し連動させることで使用できる。機械の案内に従って登録してものの数秒で簡単に終了。中国語だけでなく日本語を含む複数言語での案内サービスがあり、ここで一旦登録しておけば、船内で財布を持ち歩く必要は全くない。このカードは客室キーの役割も果たしており、非常に便利なシステムだと感心した。





(料理はビュッフェとコース料理あり)



(クレジットカード登録機)

夜になると、バーでのバンド演奏、マジックショー、ダンスショーなどが船内で開催され乗客を飽きさせない仕組みになっている。この他にも、小さい子供向けの遊び知育プログラム、免税商品の特売り、麻雀、カジノ、スポーツジム、エステ、病院等の施設があり、かなり充実している。これらのサービスはツアー代金に組み込まれているので一部を除き無料である。毎日、客室に一日の行事予定表（デイリー・プログラム）が配られるので、乗客は自分の興味があるプログラムに自由に参加できるシステムになっている。一方、毎日行われる水難訓練には全員参加しなければならないことになっている。万が一のとき、スムーズに避難しなければならないことを考えると、その必要性は理解できるのだが、二千人以上が救命胴衣を着用して一堂に甲板に集合（これは時期によってはかなり寒い）しなければならず時間もかかるため乗客にとってはかなり面倒くさい。その時間中は船内の全てのサービスが中断されることになる。出欠は各自に渡されている磁気カードで管理されているため、参加しなかった場合は翌日船長名のレターで「次回は是非参加してくれ」と書かれた招待状（お咎め？）が届くことになるため注意が必要だ。



(船内での歓迎イベント)



(カジノ)



(免税品の特売)



(水難訓練の様子)

上海の港を 17 時に出港して、翌朝 11 時頃に韓国済州（チェジュ）島に到着。飛行機であればうんざりするぐらいの長さだが、船の場合は船内を自由に移動できるし、食事やアミューズメント施設も豊富なため快適である。また大型クルーズ船は振動も少なくエンジン音も殆ど気になるレバ

ルではないので、よっぽど乗り物酔いする人でなければ熟睡できる。

下船する際は、いくつかのグループに分かれて集合して移動することになる。私の班は41組（約40人で構成）だったので、各グループが段取りよく動かないと中々下船できないことになる。何か手違いがあったためか、済州島での下船には集合してから約1時間半程待たされた。乗船客にとってその多くは初めての船旅であり、他に選択肢もないことから仕方ないという雰囲気、特にトラブルは発生しなかった。これが飛行機の遅延のケースだと、中国人乗客と航空会社でトラブルに発展することがよくある。後述する博多港はスムーズに下船できたので、これは偶々だったのかもしれない。

済州島では、①自然史博物館、②大型ドラッグストア、③ロッテ免税店 を周遊するコースとなる。事前の資料では、これ以外に2コース選べるよう記載されていたが、特に確認されることもなく選ぶこともできなかった。ただ③のロッテ免税店だけはどのコースを選んでも行くことになっているので、ショッピングが主目的となっているクルーズ船において不満を言う乗客は特にいなかった。自然史博物館は済州島の成り立ちや生息する植物、動物の紹介、伝統的な済州島住民の生活様式などが展示されている。博物館巡りは好きなのでいいが、ここの博物館は規模も小さく展示物もマニアックなものが多いため、興味なさげな中国人客も多かった。周辺の桜が丁度満開の時期で、ここで記念撮影する人たちが多くいた。

次の大型ドラッグストアはいよいよお待ちかねのショッピング・タイムである。時間が40分しかないため、ゆっくり吟味する時間はない。ただ皆さん、事前に買うものはインターネットやSNSで情報収集してある程度決めているので、決断がとても速い。韓国の化粧品は中国人の間では人気が高いので、皆楽しそうである。ここも免税店であることから、店員は全て中国語が堪能である。ただ英語と中国語の表記のみだったことを考えると、日本人客は案外少ないのかもしれない。自分自身もここで何点か買い物をしてみた。よく考えると、韓国の通貨ウォンに全く両替していなかったが、クレジットカードも使えるし、人民元でも支払いができたので何も問題なかった。この辺りにチャイナマネーの勢いを感じる。

最後のロッテ免税店は2時間以上と時間がたっぷり用意されている。ここにはプラダ、グッチ、カルティエ等の世界の有名ブランドの装飾品店も多数入っているが、やはり一番人気があるのは化

化粧品、健康食品関係である。先ほどのドラッグストアより中国人観光客の買い物の食いつき方がいいのは、その品揃えもさることながら、韓国済州島での最後の買い物コースというプレッシャー！？もあるような気がする。これらのブランド品には全く興味がないので、ロッテ免税店を出て自由に街中をブラブラしてみた。やはり人民元歓迎、銀聯カード可と看板を掲げたお店が多いところを見ると、免税店周辺のお店にも経済効果があるのだろう。船内の食事にもちょっと飽きた頃だったので、庶民的な韓国プルコギ（焼肉）店を見つけて入ってみた。店員の推薦のままプルコギ定食を注文。キムチ、海鮮スープ、韓国のり等も付いておりかなり美味しい。そこにも中国人観光客がいて、店員も中国語で会話をしていたのが印象的だった。



(済州島自然史博物館 入口)



(免税店での様子)



(韓国済州島で注文したプルコギ定食)

一向とバスで船内に戻ると、もう 20 時過ぎである。既に食事を済ませていたがアルコールを飲みたくなったので、食堂に行ってみると人が溢れて座る場所もない状態。皆ショッピングに一生懸命で食事をする時間はなかったらしく、どうしても一度に集中してしまう。この辺りは、食堂を増やしたり時間帯を調整するなど改善の余地がありそうだ。

船内の大劇場では 21 時からダンスミュージック・ショーが開催されていたので覗いてみた。イタリア人なのかアメリカ人なのかよく分からないが、欧米人パフォーマー達がレーザー照明を浴びながら歌ったり踊ったりしており、素人目でもかなりレベルが高いことが分かる。クルーズ船の乗客は中高年が多いため、このノリにうまくついていけない観客も一部いたが、皆さん思い思いに楽しんでいる様子だった。

翌朝起きると、いよいよ日本の博多港に到着。クルーズ船の乗客にとって、クルーズでの移動自体旅の目的であるが、だからこそ寄港地での観光、ショッピングは（やっと陸上に降りたという実感もあり）、余計に楽しく感じることができる。今回の寄港地は韓国済州島と福岡であるが、乗客にとってメインはやはり後者である。船内での会話からもその雰囲気は伝わっている。そのため、クルーズ会社、旅行会社も寄港地で割り当てる時間を福岡の方を長くしている。

博多港に朝 8 時に寄港。入国審査を終えて 9 時半頃に下船すると、既に大型バスが約 60 台待機していた。皆続々とバスに乗り込む様子は少し異様な光景である。筆者が乗車したバスは佐賀ナンバーであり、運転手は朝 4 時に佐賀を出発したとのことだった。翌日もクルーズ寄港がある場合は、このような県外から来る運転手は福岡市内での宿泊が会社から手当されるが、今回は翌日の寄港がないため夜仕事が終われば佐賀まで帰らないといけないとぼやいていた。現在、日本全国とりわけ九州ではバス運転手が不足しており、他地域からの応援によって賄われている。乗客定員 4,900 人の QUANTUM OF THE SEAS という超大型クルーズ船が寄港する際は、大型バスは 100 台を超える。この場合、九州のバス会社だけでは賄いきれないため、広島当たりの本州からも応援を要請することになる。バス運転手の高齢化が進んでいる中、過酷な勤務状況が続けば重大な事故にも繋がりがねないため、これらはクルーズ船の見えにくい部分ではあるが、関係者はしっかりと認識しておくべき話である。

福岡では、①太宰府天満宮、②福岡タワー、③ホークスタウン免税店、④博多キャナルシティ と

いう周遊コースである。こちらも韓国と同様、他に舞鶴公園、福岡城跡地、海ノ中道水族館を巡る2コースが事前資料には記載されていたが、希望は特に聞かれることなくバスは出発。この①～④のコースは博多港に寄港するクルーズ乗客にとって鉄板の観光コースである。①太宰府天満宮は行ってみると分かるが、今は日本人より外国人のほうが多い。中国語の他に、ハングル、英語などが飛び交っている。この日は快晴で天候が良かったこともあり、皆楽しそうに日本観光を満喫している様子。天満宮の本殿に着くまで沿道に多くの土産店が軒を連ねて繁盛しているが、一部を除き店内は日本人の方が多い。勿論、中には銀聯カードが使えるたり、中国語の表記（「いらっしゃいませ」を表す双迎光臨の文字など）を掲げている店舗もあるが、あまり積極的に外国人に声掛けしていないので、店内に入る中国人観光客は少ない。ガイドが早足で歩いて店内に誘導する気がないせいもあるが、これはかなり勿体ない。中国人観光客の様子を見ていると、興味がないのではなく誰も紹介してくれないので（言葉も壁もあり）、お店に入れなれないといった印象である。ここで何を買うのが一番のお土産になるのか、きちんと紹介してあげると売れる商品は沢山あるだろう。これが日本以外の他国であれば、外国人観光客を少しでも多く取り込もうと言葉ができるバイトを雇うなり、ちょっと怪しい人たちが出てきて積極的に営業したりするに違いない。



（太宰府天満宮を散策）



（ゴミ分別収集は中国語表記もある）

次の②福岡タワーの視察時間は約40分。福岡タワーは234メートルしかないのに、上海で超高層ビルに慣れている人にとっては、あまり魅力的ではないかもしれない。ただ綺麗な海を見ると皆、

テンション高めで写真撮影していたので、普段決して綺麗とは言えない海しか見ていない中国華東地域の人々にとっては日本の美しい海はそれだけで商品価値が高いと思われる。ただ殆どの観光客は展望室まで上がらず、一階にあるコンビニで買い物を楽しんでいた。ここのコンビニは品揃えも豊富であることに加え、コンビニとしては珍しく免税店となっており大盛況だった。免税店の申請手続きはそんなに煩雑ではないので、インバウンドを取り込む意欲のある事業者の方は是非検討してほしい。

その次は、③のホークスタウンにある免税店。そして最後が④の博多キャナルシティ。③は3月末で閉店するようだが基本的に外国人しか入れない。④の4階には中国資本の大手家電量販店ラオックスがあるので、爆買い目的の中国人にとっては外せないコース。ここは取扱商品がカブっているものが多いため、まとめて紹介する。

最近、中国で話題となっているのは日本の「薬」である。一部の中国人の間で、日本の薬は「神薬品」とも呼ばれている。以前までは、蒸気アイマスクや酵素などが非常に人気の高いアイテムだったが、今は日本で普通に販売されている風邪薬、頭痛薬、整腸剤、湿布などが多く売れている。日本製は偽物がないこと、安全であること、何より値段が安いことが拍車をかけている。豊かになるにしたがって人は安全安心なものを求めるようになるので、この現象は今後しばらく続くだろう。

それと意外だったのは、家電商品売り場では中国人観光客の爆買いの様子が全く見られなかったことだ。ショップの店員に聞いてみると、昨年後半あたりからこのような状況が起きているらしい。日本製家電商品もある程度、一巡したということかもしれない。実際に博多キャナルシティのラオックス店舗では家電商品よりも化粧品・コスメ用品、バッグ等のブランド用品、お酒・お菓子売場のほうが面積も広いし、お客さんも多い。売り場面積で言えば、家電2に対しその他8ぐらいである。この辺りが中国企業の変わり身の早さというか、ビジネスチャンスと見るやコア・コンピタンスを変えることも厭わない柔軟性と言えよう。日本の〇〇電器が、ある日突然家電売場を20%にして、化粧品や食品を売り出すということは考えにくい。

また、全体を通じて感じるのは、やはり皆日本で買うものは事前に調査しており、細かい点を本国の家族や友人とSNSでやりとりしながら商品選びをしている。クルーズ船観光客に対応する大規模店は品揃えもさることながら在庫商品をいかに持っているかが重要なので、売れ筋商品の在庫はバックヤードに大量に保管しているようだ。クルーズ船が寄港する場合、何時ころに来るのか事前

に分かるため、小規模店であってもそのタイミングに合わせて人材と商材を投入すれば対応できると言えよう。



(日本製神薬の数々)



(ラオックスでの買物風景)



(売れ筋商品の在庫は山積みしている)



(外貨両替機)

今回クルーズ船に乗船して感じたことは、費用対効果が非常に大きいことである。中国人は性价比(シンジャービー)というこの考え方を非常に大事にする。船内の食事、エンターテインメント、宿泊、下船後の観光などの一式が含まれて5日間で約2,000元(約36,000円)であった。勿論、窓付き、広い部屋などグレードアップすれば価格は上がるが、それでも海外旅行を家族や友人と楽しみたい(但し、海外旅行慣れしていないので個人旅行は少しハードルが高い)というある程度の

収入のある中国人にとっては魅力ある旅行プランと言える。中国は国土が広く、人口も多いので、クルーズに乗船して併せて韓国や日本で観光ショッピングを楽しみたいという未経験の階層がまだまだ多く存在する。一方でそのことが、日本の事情を詳しく知らない中国人観光客をカモにし、悪質な商慣行（店舗からのキックバックや無許可の添乗員等）が横行する土壌になっているとも言える。

クルーズ船は受け入れる地元にとっていい面ばかりではない。中国資本の企業ばかりが儲かって日本企業が儲かっていないという指摘もある。ただ思うに、クルーズ船誘致というのは魚釣りと言う撒餌のようなものだ。基本的にクルーズ船での旅行は団体旅行で上陸時間も7時間ほどなので、一度に対処できる店舗や行先は限定されるが、中国人にとって日本の〇〇という地域に行ったということは一生の思い出となり、家族、友人にもその地の素敵なところ、いいお店を薦めることになる。インバウンドに携わる人間は、クルーズ船観光客に如何に満足してもらって次の個人旅行先としてその都市をいかにアピールし、方策を考えることが重要ではないだろうか。実際に福岡での観光時間は限られていて、今上海でも大人気の博多ラーメンを食べる機会は皆なかったが、それが次の観光誘致の要因に繋がるとも言える。

博多港は既にクルーズ船受け入れの余力はあまりない。そのことは、福岡市の近隣にあり九州第二の都市である北九州市にとっては追い風とも言える。このレポートを書いている今、私は三年間の上海駐在を終えて、北九州市に本帰国している。偶然か何かの縁か分からないが、帰国後の業務として今年4月1日より港湾空港局でクルーズ船誘致を担当することになった。当然ながら、受け入れに際しては多くの課題があると思うが、取り組む価値のある大きな事業と考えている。クルーズ船誘致は街興しであり、今風に言えば地方創生である。クルーズ船誘致対策は、地元の観光産業振興であり、商店街振興であり、サービス産業を中心とした中小企業振興である。また誘致の取り組みを積み重ねていくことによって、北九州市の知名度が上がり都市ブランドの向上に繋がっていく。これらは市の複数の関係セクションや民間事業者が一致協力して進めないと、最初の一回の寄港はあっても次に繋がらない。

これまで三年間にわたり、北九州市上海事務所長として上海通信を配信してきたが、私の投稿はこれで最後になる。これまでご愛顧いただいた読者の皆様にはこの場をお借りして感謝申し上げます。